

POLITISCHE GEMEINDE
BIRMENS D O R F

Antrag des Gemeinderates an die Gemeindeversammlung vom 19. September 2003 betreffend Bewilligung eines Projektierungskredites von Fr. 265'000.--. Der Kredit beinhaltet die Honorare der Vorbereitung und die Durchführung eines Studienauftrages für die **Umgestaltung der Dorfdurchfahrt** nach der Teileröffnung der Westumfahrung samt anschliessender Ausarbeitung des Bauprojektes mit Kostenvoranschlag

Die Gemeindeversammlung, auf Antrag des Gemeinderates,

b e s c h l i e s s t :

1. Im Jahre 2006 erfolgt die Teileröffnung der Westumfahrung Birmensdorf (N20) bis ins Lunnerntal. Um ab diesem Zeitpunkt den Verkehr über die Autobahn zu lenken sind geeignete Massnahmen auf der Dorfdurchfahrt notwendig. Der Erarbeitung der vielschichtigen flankierenden Massnahmen über einen Studienauftrag mit anschliessender Ausarbeitung des Projektes mit Kostenvoranschlag wird zugestimmt.
2. Der erforderliche Kredit von Fr. 265'000.-- inkl. MWST wird zulasten der Investitionsrechnung 2003 ff bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bericht

Nationalstrassen- und Dorfdurchfahrt

Die Westumfahrung Birmensdorf steht vor einer etappierten Eröffnung. Im Jahr 2006 erfolgt die vorzeitige Inbetriebnahme des Teilstückes Urdorf-Süd bis Anschluss Birmensdorf (Lunnerntal). In den Jahren 2008/2010 soll die ganze Achse der Westumfahrung (Lunnerntal über Aeschertunnel zum Verkehrsdreieck Fildern mit den Anschlüssen Uetlibergtunnel und Isisbergtunnel) in Betrieb genommen werden. Ab dem Zeitpunkt der Teileröffnung im Jahr 2006 ist das Hauptstrassennetz von Birmensdorf mit verkehrslenkenden Massnahmen umzugestalten. Angestrebt wird eine nachhaltige Entlastung vom heutigen massiven Durchgangsverkehr und die Verbesserung der Koexistenz zwischen nicht-motorisierten und motorisierten Verkehrsteilnehmern.

Dazu wurden die beiden Projekte FLAMAWEST (**fl**ankierenden **Massnahmen Westum**fahrung N4/N20) und FLAMABI (**fl**ankierende **Massnahmen Birmensdorf**) gestartet.

Kurzgeschichte zur Erinnerung

1987 wurde die N20 aus dem Limmattal bis ins Bergermoos eröffnet. Birmensdorf wappnete sich auf eine „Durststrecke“, deren Ende nun, knapp 20 Jahre später, absehbar wird. Um den mittlerweile täglich 25'000 Fahrzeuge mächtigen Verkehrsstrom (mehr als am Gotthard) erträglich zu machen, veranlassten und finanzierten damals das nationale und das kantonale Strassenbaudepartement verschiedene flankierende Massnahmen mit folgenden Funktionen:

- Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere die der Fussgänger
- Verhinderung von innerörtlichen Staus durch paketweise Durchschleusung des Durchgangsverkehrs
- Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (Fahrplanpünktlichkeit Postauto)
- Begrenzung der Behinderung des ortsinternen Verkehrs
- Beschränkung der Zunahme der Luftverschmutzung und Lärmimmissionen
- Vermeidung von Verunstaltungen des Ortsbildes durch Verkehrsbauten und -anlagen

Urteilen Sie selber, ob und wie diese Ziele erreicht wurden!

Umbau und Gestaltung

Im September 1996 führte der damalige Baudirektor und heutige Ständerat Hans Hofmann den ersten Spatenstich zur Westumfahrung aus. Seither befassen sich die N20-Kommission und der Gemeinderat intensiv mit der „Revitalisierung“ unseres Dorfes. In enger Zusammenarbeit mit den Ortsparteien und im ständigen Informationskontakt zur Bevölkerung wurde nach Möglichkeiten gesucht, Birmensdorf ab der Teileröffnung seinen Charakter als wohnliches Dorf, der vor allem mit der Eröffnung der Autobahn bis ins Bergermoos und dem ständig gestiegenen Pendlerverkehr verloren ging, zurückzugeben. Es stellte sich die Aufgabe, den innerörtlichen Verkehr auf den Betrieb der Autobahn abzustimmen. Bereits 1997 wurde dazu ein Konzept- und Strategiepapier verabschiedet. Dieses empfahl als Leitlinie der weiteren Verhandlungen mit den kantonalen Planungsstellen ein koordiniertes Szenario mit Pfortneranlagen, weiteren Begleitmassnahmen wie Umgestaltung der Verkehrsknoten, Strassenabklassierungen und teilweisen Umbauten mit Neugestaltung der Hauptdurchfahrtsachse. Das 2001 durch den Regierungsrat genehmigte Gesamtkonzept FLAMAWEST hat diese Massnahmen weitgehend übernommen.

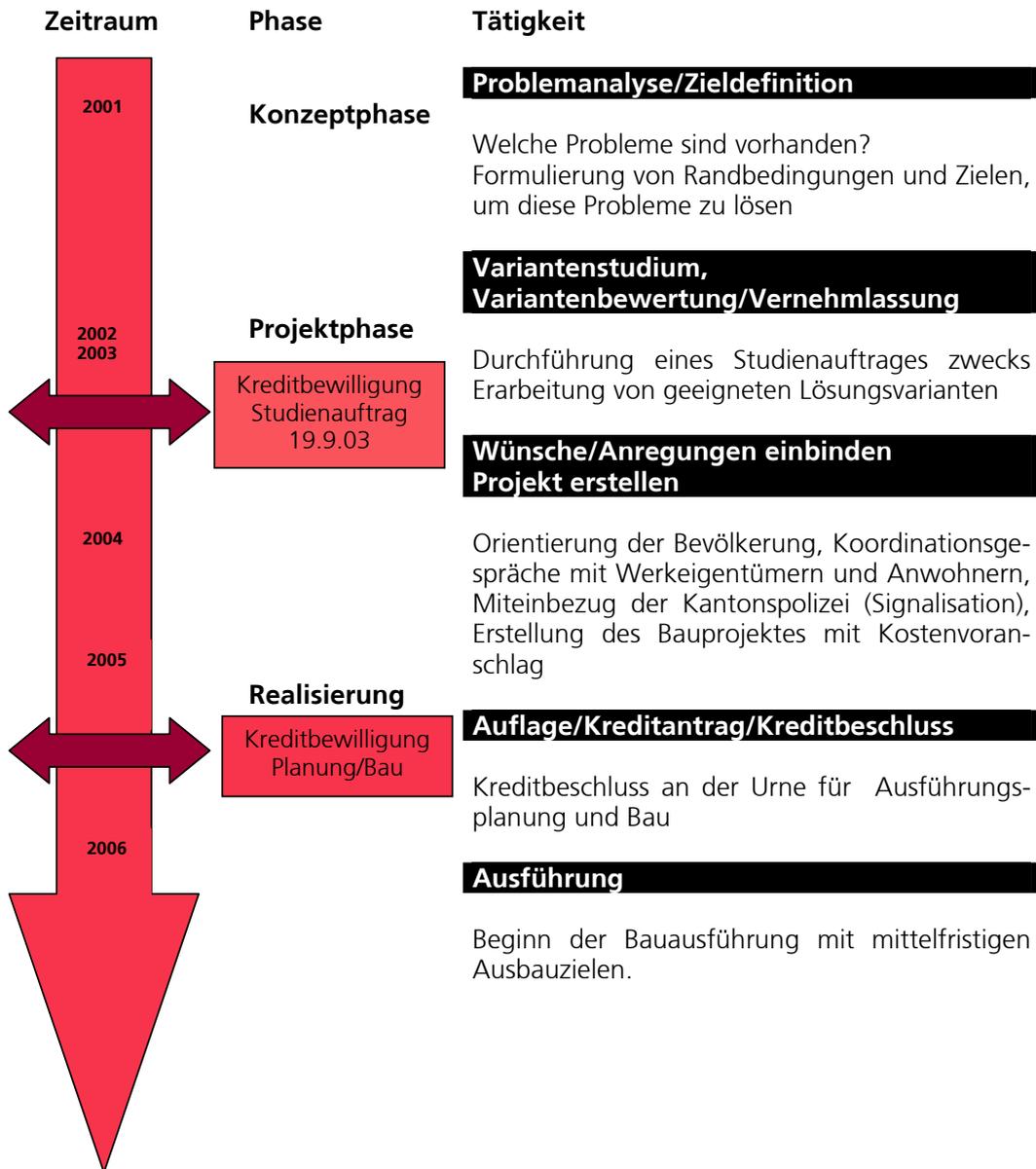
Chance für Birmensdorf

Mit der Eröffnung der Nationalstrassenwestumfahrung muss sich die Verkehrsführung im Raume Birmensdorf stark verändern. Die Aufgabe der Autobahn besteht darin, den Verkehr zu kanalisieren und Birmensdorf von den negativen Einflüssen des Strassenverkehrs zu befreien. Das ortsinterne Strassennetz soll wiederum überwiegend dem eigenen Ziel- und Quellverkehr dienen. Mit der Inbetriebnahme der Autobahn allein kann dieses Ziel nicht erreicht werden. Zur nachhaltigen Beeinflussung des Verkehrs sind flankierende Massnahmen erforderlich. Diese wurden vom Bundesrat im Rahmen der Plangenehmigung für die N20 zugesichert bzw. zur Bedingung gemacht. Bis zur Teileröffnung sind die Pläne aus den Projekten FLAMAWEST und FLAMABI zu koordinieren und geeignete Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zu entwickeln. Parallel ist der dringend notwendige Ersatz der Werkleitungen in den Hauptachsen zu planen. Durch die koordinierte Ausführung von Strassenbau- und Werkleitungen lassen sich erhebliche Einsparungen bei der Belagswiederherstellung erzielen. Die Bauarbeiten sind unmittelbar nach der Teileröffnung in Angriff zu nehmen.

Das Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, kurz das Leben an der Hauptdurchfahrtsstrasse muss wieder als attraktiv empfunden werden. Mit den flankierenden Massnahmen soll die Sicherheit und Aufenthaltsqualität im Strassenraum erhöht und die Trennwirkung und Immission der Strasse vermindert werden, ohne dabei die notwendigen Verkehrsflüsse und -beziehungen in Frage zu stellen. Birmensdorfs einmalige Chance zur Neugestaltung des Strassenraumes gilt es zu packen. Aus den bisher trennenden Strassen sollen wieder verbindende Strassen werden. Sich konkurrenzierende Nutzungsansprüche sind aufeinander abzustimmen.

Vorgehensplan

Zur Zielerreichung ist eine differenzierte Auseinandersetzung mit der individuellen Problematik und der speziellen Charakteristik der Strassenabschnitte nötig. Es gibt kein Patentrezept, aber es gibt einen bewährten Weg, die anspruchsvolle Aufgabe zu lösen um die geeigneten Massnahmen zu finden. Folgender Vorgehensplan wird angestrebt:



Durchfahrtsstrassenproblematik

Unsere typischen Hauptstrassen-Probleme sind:

- Verkehrs(un)sicherheit (Unfälle, Angst)
- Behinderung des öffentlichen Verkehrs
- Gestaltungsdefizite (Knotenpunkte, Ortseingänge)
- Hoher Flächenverbrauch des motorisierten Verkehrs
- Verdrängung anderer Nutzungen
- Umweltbelastungen (Lärm, Abgase)

← - - - **Formatiert:** Nummerierung und Aufzählungszeichen

Studienauftrag

Der Studienauftrag ist geeignet, um für diese komplexe, aber nicht klar abzugrenzende Aufgabenstellung die gewünschten Lösungsansätze und den geeigneten Planer zu finden. Es ist vorgesehen, drei Spezialistenteams mit identischen, honorierten Aufträgen für die Erarbeitung von Lösungsvorschlägen zu betrauen. Der Studienauftrag wird von einem durch den Gemeinderat zu bestimmenden Gremium begleitet. Bereits während der Bearbeitung können dadurch Planungsüberlegungen zielgerichtet interpretiert werden.

In einem zweiten Schritt (ca. 2005) wird der ausgewählte Lösungsansatz durch das betreffende Studienteam zu einem ausgereiften Projekt als Grundlage für die Ausführungsphase aufbereitet.

• Ziele

Lösungsansätze ergeben sich in der Umgestaltung/Umorganisation des Strassenraums mit den "klassischen" Zielen:

- Erhöhen der Verkehrssicherheit (Schulwegsicherung)
- Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr, die Velofahrer und die Fussgänger
- Aufwertung des Ortsbildes und Wiederherstellung der gewachsenen räumlichen Beziehungen (insbesondere im Zentrum)
- Koexistenz und zentrumsgerechte Verkehrsführung: Parkieren, Queren, Aussteigen, Abbiegen, Einkaufen usw.
- Mindern der Umweltbelastungen

• Einfluss der Verkehrsraumgestaltung

Die Ziele der Verkehrsraumgestaltung auf der Ortsdurchfahrt sind wenig umstritten, umso mehr aber meist die Massnahmen. Es ist deshalb wichtig, sich über die Zusammenhänge von Funktion und möglicher Gestaltung des Strassenraumes klar zu werden. Erst dann werden Gestaltungsspielräume deutlich, so z.B. beim Flächenbedarf einzelner Nutzungen im Strassenraum. Eine Umgestaltung ist dann am wirksamsten, wenn es gelingt, die Empfindlichkeit bestimmter Siedlungsteile oder Strassenabschnitte zum Ausdruck zu bringen.

- **Flächenbedarf**

Zwischen Verkehrsfunktion und Flächenbedarf besteht ein direkter Zusammenhang (Linienführung, Radien, Breite). In Innerortssituationen sind vor allem die geschwindigkeitsabhängigen Flächengewinne relevant: „Langsam fliessender Verkehr braucht weniger Platz“.

- **Strassenüberquerung**

Da sich Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe entlang der Durchfahrtsstrasse befinden, sollen häufige Querbeziehungen zwischen beiden Strassenseiten ermöglicht werden, womit der Strassenraum eine Art „Aufenthaltsfunktion“ übernimmt.

- **Wahrnehmung der Koexistenz**

Ein wichtiger Ansatzpunkt der Verkehrsraumgestaltung auf der innerörtlichen Durchfahrtsstrasse liegt in der Beeinflussung der Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs. Das begrenzte Flächenangebot muss durch „subjektive“ Geschwindigkeitsdämpfung gezielt genutzt werden. Ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau ist Voraussetzung für eine gute Koexistenz zwischen den motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern. Der gestalterische Ansatz ist von hoher Wichtigkeit, weil damit eine bessere Wahrnehmung des Miteinanders erreicht wird.

- **Planungs- und Projektierungsgrundlagen**

Nebst den Normen und Richtlinien gibt es aktuelle Planungsgrundsätze, die eingehalten werden müssen. Zum Beispiel hat das Tiefbauamt des Kantons Zürich in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei Planungsgrundsätze für Staatsstrassen erlassen. So behält die Hauptstrasse durch Birmensdorf ihre Bedeutung als Sondertransportroute. Sie hat bei Störfällen im Autobahntunnel die Umfahrung sicherzustellen. Damit sind der Gestaltungsfreiheit gewisse Grenzen gesetzt. Um den verschiedenen Bedürfnissen gerecht zu werden, ist in der Planungs- und Projektierungsphase ständig zu prüfen, ob die Grundsätze und Richtlinien eingehalten werden. Zudem sind die Bedürfnisse von schwächeren Verkehrsteilnehmenden, insbesondere Fussgängern (hier speziell ältere Menschen und Kinder), Radfahrern und Behinderten zu berücksichtigen.

- **Mitwirkung**

Um die hohen Anforderungen, die von verschiedenen Seiten an einen gestalteten Strassenraum gestellt werden, zu erfüllen, werden von Beginn weg sämtliche Interessensgruppen, Betriebe, Anwohner, Gewerbetreibende etc. in den Planungsprozess miteingebunden. Nur so kann eine für das lokale Problem massgeschneiderte Lösung entstehen, die alle Beteiligten zufrieden stellt.

Kostenaufteilung und Finanzierung

Nebst den technischen Anforderungen an die Koordination von Strassenbau- und Verkehrsraumgestaltung sowie dem Ersatz des darin verlegten Werkleitungsnetzes müssen auch die finanziellen Auswirkungen dieses Grossprojektes in die richtigen Bahnen gelenkt werden.

Der Nationalstrassenbau und das Tiefbauamt werden die Kosten für alle Bauarbeiten für die Staatsstrasse im engeren Sinn, also Fahrbahn- und Trottoirbeläge, Randabschlüsse, Markierung und Signalisierung übernehmen. Die Kosten der speziellen Gestaltung und Anpassung an das Ortsbild trägt die Gemeinde. Aufgabe der Detailplanung ist es, die entstehenden Schnittstellen zu definieren.

Grundlage für die Kostenplanung der Werkleitungen bildet das Werterhaltungskonzept und der Kanalzustandskataster.

Die erforderlichen finanziellen Mittel sind durch die politische Gemeinde in die Budgets der nächsten Jahre einzustellen.

- **Zusammensetzung Honorarkosten für den beantragten Planungskredit**

Nebst den für die Problemanalyse und die Vorbereitung des Kreditantrages zur Erteilung des Studienauftrages durch den Gemeinderat in eigener Kompetenz bewilligten Ausgaben von Fr. 46'500.-- wird auf Grund der vorliegenden Offerten mit folgenden Honorarkosten gerechnet:

	Fr.
Festlegung Vorgaben Studienauftrag	20'300.00
Honorierung Studienauftrag der drei Projektteams	90'000.00
Begleitung, Beurteilung Lösungsvarianten der Projektteams und Variantenbestimmung	104'700.00
Erarbeitung Antrag für Ausführungsprojekt	<u>50'000.00</u>
Total Kreditantrag Projektierung flankierender Massnahmen	265'000.00

- **Finanzbedarf der mit den flankierenden Massnahmen verbundenen Projekte**

Honorare im Rahmen der Problemanalyse und Zielformulierung, für Studienaufträge und die Entwicklung Ausführungsprojekt	311'500.00
Kosten für flankierende Massnahmen (Verkehrskanalisation und –raumgestaltung)	1'700'000.00
Unterhalt Strassen und Werkleitungen (gesetzlich gebunden)	<u>4'000'000.00</u>
Geschätzter Finanzbedarf der politischen Gemeinde total	6'011'500.00
Flankierende Massnahmen (Bund/Nationalstrassenbau und Kanton) ca.	<u>3'500'000.00</u>
Total Finanzbedarf öffentliche Hand	9'511'500.00

Die Anpassung dieser Summe aufgrund der Erkenntnisse des Studienauftrages und der konkreten Projektplanung bleibt vorbehalten.

- **Finanzplan, Voranschlag, Folgekosten und Zuständigkeiten**

Die Durchführung und Begleitung des Studienauftrages mit anschliessender Planung ist in der Investitionsplanung der Jahre 2004/2005 mit Fr. 250'000.-- berücksichtigt. Für die Ausführung der flankierenden Massnahmen sind in der Investitionsplanung 2006/2007 Fr. 1,7 Mio. vorzusehen.

Bei beiden Krediten handelt es sich um sogenannte Objektkredite. Die Bewilligung des Projektierungskredites fällt in die Zuständigkeit der Gemeindeversammlung, während die Erteilung des Ausführungskredites die Kompetenz der Gemeindeversammlung für einmalige Ausgaben (Fr. 1,0 Mio.) übersteigt. Deshalb wird darüber an der Urne zu entscheiden sein. Die Kostenauswirkungen dieser Investitionen sind über den Steuerhaushalt auszugleichen.

Beim Werterhalt der Werkleitungen handelt es sich um gesetzlich gebundene Ausgaben, die im Kompetenzbereich des Gemeinderates zu bewilligen sind. Die Kostenauswirkungen dieser Investitionen sind in der langfristigen Gebührenplanung zu berücksichtigen.

Antrag

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat das Konzept der flankierenden Massnahmen für die Westumfahrung der Stadt Zürich genehmigt und die Projektierungsphase eingeleitet. Gestützt auf umfassende Analysen und Verkehrsmessungen kann die heutige Verkehrsbelastung auf der Dorfdurchfahrt Luzerner-/Zürcherstrasse um die Hälfte reduziert werden. Zudem bietet sich Birmensdorf die einmalige Gelegenheit, den gesamten Strassenraum auf der Ortsdurchfahrt neu zu gestalten und das Outfit der Gemeinde den selber zu entwickelnden Vorstellungen anzupassen.

Für das verbleibende Verkehrsaufkommen muss eine lebenswerte Koexistenz zwischen motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern geschaffen werden. Die gestalterische Umsetzung erfordert eine intensive Auseinandersetzung mit den Nutzungsansprüchen der Betroffenen. Der Dorfcharakter wird vor allem durch die Anzahl der Querverbindungen sowie deren Ausgestaltung und das Geschwindigkeitsniveau geprägt. Strassenverkehr bedeutet nicht zwangsläufig Verkehrsbelastung. Strassen haben auch eine verbindende Wirkung. Eine gut gestaltete Strasse verbindet nicht nur zwischen den Ortschaften, sondern auch innerörtlich zwischen beiden Strassenseiten.

Die Erarbeitung einer tragfähigen Lösung verdient unsere volle Aufmerksamkeit. Packen wir die Aufgabe an. Der Gemeinderat empfiehlt den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern, der Lösungssuche über die Erteilung eines Studienauftrages mit anschliessender Projektausarbeitung zuzustimmen und den dafür beantragten Kredit von Fr. 265'000.-- zu bewilligen.

Birmensdorf, 14. Juli 2003

NAMENS DES GEMEINDERATES

Der Präsident: sig. J. Gut

Der Schreiber: sig. R. Jetter